

Ana NIKODINOVSKA, Università degli studi di Stip “Goce Delcev”

LE RELAZIONI BILATERALI TRA LA REPUBBLICA DI MACEDONIA E L’ITALIA: IL CORRIDOIO VIII

Stimati presenti, partecipanti e ospiti, Signore e Signori,

Permettetemi prima di tutto di rivolgere i miei ringraziamenti agli organizzatori, alla proff. ssa Giurcinova in prima persona, per avermi invitato, e vorrei inoltre dare il mio benvenuto agli amici dall’altra sponda dell’Adriatico.

Per me è un grande onore avere la possibilità di prendere parte a questo incontro volto a, direi, più che promuovere la cooperazione tra popoli e culture diverse, garantire la continuità dei rapporti risalenti a tempi remoti.

Il tema di questo incontro L’Adriatico, l’Adriatico un mare di relazioni, crocevie e corridoi. Che cosa, in realtà, significa questo?

Prima di tutto relazioni e collegamenti tra i paesi dell’Adriatico. E qui direi che anche se la Repubblica di Macedonia non è direttamente legata all’Adriatico perché non sbocca sul mare, però storicamente, socialmente, economicamente, politicamente e culturalmente è stata parte della più estesa comunità adriatico-balcanica. In questo contesto, permettetemi di fare una piccola digressione, e cioè che, anche la sola presenza delle Jadranske sardine (le sardine dell’adriatico) nella cucina macedone, o ancora meglio, l’insalata di frutta cioè la macedonia, presente nella cucina italiana. Questo ci dà un’immagine chiara della incontestata connessione e presenza dell’Adriatico nella Macedonia così come la presenza della Macedonia nel e con l’Adriatico. Tra l’altro debbo dire che tutti e due sono molto gustosi!

Però torniamo a noi e al tema di oggi. Siccome oggi furono toccati diversi temi, legati all’Adriatico e alla comunicazione interculturale, e per ciò che riguarda il mio campo d’interesse, che penso sia di grande importanza non soltanto per la Repubblica di Macedonia e la Repubblica d’Italia ma anche per la regione più vasta, è il tema che porta il nome del dibattito di quest’oggi, e per la quale parzialmente si parla anche nel libro stesso (nel l’ultima parte di Giulio Cainelli e Paolo Papa), nella parte in cui tratta di reti peneuropei, precisamente del famoso Corridoio 8. Ho scelto il Corridoio 8, proprio perché ritengo che rappresenta un importante segmento dell’esistenza umana e ancora più importante elemento della quotidianità dell’uomo che ci tocca tutti.

Osservando storicamente, i trasporti e le reti di trasporto hanno rappresentato la forza trainante di qualsiasi società. Il trasporto significava collegamento, significava commercio, significava viaggio, significava scopo, significava benessere. E qui, merita di essere menzionata la famosa rete di trasporto Via Ignazia ideata e costruita dal vecchio Impero romano che legava lo stesso Impero con l’Estremo Oriente, curando e mantenendo in continuità i rapporti e la tradizione millenaria nel campo del commercio e dei trasporti.

Nello spirito della tradizione, così come nell'intento di intraprendere rapporti e relazioni completamente nuovi, nelle costellazioni contemporanee di relazioni internazionali e dell'ordinamento internazionale, tra i paesi balcanici e quelli dell'Asia europea con i paesi del bacino adriatico e al di là di esso con i paesi dell'Unione europea, si prevede e si rafforza la costruzione di più reti di trasporto paneuropee, tra cui figura per noi, l'importante, Corridoio 8, il quale ricostruisce le connessioni tradizionali tra l'Est e l'Ovest.

Questi corridoi paneuropei nascono all'interno delle tre conferenze paneuropee (svolttesi rispettivamente a Praga nel 91, a Crete nel 94 e ad Helsinki nel 97), le quali prevedono lo stabilimento di 10 corridoi paneuropei nell'Europa Centrale, del Est e nel Sudest europeo che nel prossimo futuro si interconnetteranno con la più vaste rete transeuropea prevista ed esistente nell'ambito dell'Unione europea.

In concreto per la Repubblica di Macedonia, e per il suo storico ruolo di eterna crocevia, passano e si incrociano due di questi 10 corridoi, e cioè il Corridoio 10 (che connette Salisburgo, Lubiana, Zagabria, Belgrado, Nis, Skopje, Veles e Salonicco) e il Corridoio 8 (che connette Bari, Durazzo, Tirana, Bitola, Skopje, Sofija, Dimitrovgrad, Burgas e Varna, il quale si estende poi a due derimazioni che portano rispettivamente in Grecia e in Turchia)

Nel nostro interesse, oggi, è di parlare del Corridoio 8 proprio perché rappresenta un diretto legame tra l'Italia e la Macedonia, cioè un legame tra la regione Puglia e le sue due porti più grandi Bari e Brindisi, con il resto della traccia sui Balcani, rispettivamente l'Albania, la Macedonia, la Bulgaria e per finire con il Mar Nero.

Il corridoi 8 rappresenta un sistema di trasporto multimodale il quale si estende sull'asse Est-Ovest e comprende porti, aeroporti, interporti, strade e ferrovie per una estensione totale di circa 1.270 km di linee ferroviarie e di 960 km di strade.

Questo corridoio non rappresenta solamente e semplicemente una rete di trasporto, però rappresenta una direttrice di sviluppo delle reti energetiche e di telecomunicazione, tramite quale si collegheranno i paesi dell'Unione europea con il Mar Caspio, e in base alle quali potrebbero fare futuri rifornimenti di sicure risorse energetiche, come quelle non molto popolari come il petrolio ed il gas.

La vera storia dietro il Corridoio 8 non è semplicemente il Corridoio come infrastruttura, però è il modo in cui il Corridoio faciliterà l'espansione del commercio dopo la sua costruzione. Il corridoio permetterà un'apertura maggiore verso i mercati mondiali e verso le materie prime necessarie per le industrie continentali, e ancor di più, avrà un significato ancora più grande, cioè rappresenterà l'arteria principale che agevolerà e solleciterà la comunicazione tra le diverse comunità e migliorerà il dialogo interculturale entro gli stessi paesi.

Guardato da una posizione geostrategica, il Corridoio coinvolgerà una grande rete commerciale, che potrebbe trarre importanza e grandi vantaggi dalla possibile esploatazione delle risorse energetiche del bacino del Caspio, il Caucaso e Asia centrale.

Sono già stati fatti dei passi per la realizzazione del progetto. Nel 2002 è stato firmato il Memorandum di intesa tra l'Italia, l'Albania, la Bulgaria, la Grecia e la Turchia, in base a cui è stato costituito un Consiglio amministrativo (composta da rappresentanti dei paesi firmatari)

il quale si e' avvalso dall'appoggio tecnico del Segretariato tecnico con la sede simbolica di Bari, alla Fiera del Levante.

Il sostegno dalla parte italiana e' sancito anche da una legge apposita. Gli impegni per quanto riguarda il collegamento del bacino Jonico-Adriatico con quello del Mar Nero sono contenuti nella legge 84 del 21 marzo 2001, la quale contiene disposizioni relative alla partecipazione italiana nella stabilizzazione, ricostruzione e sviluppo dei paesi balcanici. Ci sono, inoltre, sostanzamenti finanziari volte alla realizzazione del pedetto progetto.

L'interesse dell'Italia per la promozione del Corridoio 8 va in direzione di consolidamento del processo di integrazione con i paesi balcanici e di promozione di scambio commerciale con questi ultimi nonche' con i paesi dell'Est Europeo e dell'Estremo Oriente. Altro importante interesse geostrategico per l'Italia e' il suo potenziale ruolo che quest'ultima svolgerebbe qualora si realizzassero le reti di gasdotto e di oleodotto. Questo consentirebbe all'Italia di rafforzare il proprio ruolo al mercato energetico europeo, perche sarebbe una delle possibili alternative per rifornimento dell'Europa con del petrolio e del gas.

La Macedonia vede il suo interesse nello sviluppo della rete di trasporto stradale, ferroviaria, poi l'infrastruttura per il trasporto aereo ecc, il che contribuirebbe notevolmente allo sviluppo della competitivita' commerciale e economica del paese nonche' per una piu' rapida e migliore integrazione della Macedonia nell'unico mercato economico e nelle strutture europee. Dall'altro lato, poi, l'eventuale costruzione di reti di oleodotto e di gasdotto, gioverebbero molto alla posizione e situazione economica e strategica del paese.

Le prospettive comuni di questi due paesi ma anche della regione piu' ampia sono fortemente integrate. Benché manchino degli strumenti finanziari per la realizzazione delle reti in questione e al momento non si trovano tra i top 30 sulla lista dei progetti prioritari per l'Unione Europea, bisogna comunque fare di tutto perche' entrino tra le priorita' delle politiche europee. L'UE si prepara ad approvare un nuovo quadro finanziario del bilancio per 2014 – 2020 ed e' in fase di individuazione delle nuove linee prioritarie delle sue politiche. In base a cio', il periodo che segue, sara' un periodo fertile cosi' come per l'Italia cosi' anche per la Macedonia, ma anche per tutta la regione balcanica, di sfruttare le posizioni privilegiate e le capacita' negoziali con lo scopo di assicurarsi una solida costruzione finanziaria che potra' sostenere queste reti paneuropee cioe' transeuropee, dai rispettivi fondi di coesione oppure di sviluppo regionale. E certamente, noi tifferemo e sosteremmo questa iniziativa tramite la nostra cooperazione e dialogo.

Qui, vorrei finire, e spero che questo mio intervento potra' contribuire all'apertura di nuove prospettive, nuovi temi di ricerca e nuovi campi di cooperazione. Vi ringrazio di nuovo per l'invito e per la vostra attenzione.

Grazie!
